ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE MODIFIÉ 2005-2009
SOMMAIRE DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT MODIFIÉ 2005
SOMMAIRE DU BUDGET DES IMMOBILISATIONS 2005

Le 4 mai 2005

Administration de pilotage des Grands Lacs

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE MODIFIÉ 2005-2009,
DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT MODIFIÉ 2005 ET
DU BUDGET DES IMMOBILISATIONS 2005
COMME ILS ONT ÉTÉ APPROUVÉS PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS
ET LE CONSEIL DU TRÉSOR LE 4 AVRIL, 2005 C.T. rec. 831992

RÉSUMÉ

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) vient de terminer une période de 36 mois pendant laquelle les baisses importantes du volume de trafic, en plus de l'ensemble des gels et des réductions tarifaires effectués sur huit ans, ont obligé l'Administration d'imposer une hausse tarifaire globale de 15 p. 100 en 2004 afin de retrouver son autonomie financière. Les usagers, dont 95 p. 100 sont des propriétaires de navires étrangers, ont appuyé ces tarifs puisque le total des hausses imposées par l'APGL est inférieur au coût de l'inflation pour les onze dernières années. On prévoit que les augmentations tarifaires pour la période de planification correspondront au taux d'inflation prévu pour la même période.

En 2004, l'Administration a complété une restructuration majeure en fermant un de ses centres d'exploitation et en réduisant son effectif. Ces mesures lui ont permis de réduire ses dépenses d'exploitation et d'administration de près de 10 p. 100 en 2004. Il est peu probable que les dépenses puissent être réduites davantage étant donné le nombre limité d'employés et de pilotes qui demeurent sur la liste de paie. Les salaires et avantages sociaux représentent 80 p. 100 des dépenses de l'Administration, coûts qui ne peuvent être réduits sans compromettre le mandat de l'Administration de dispenser des services sûrs de façon efficace.

En 1999, le ministre des Transports a accepté la recommandation de l'Office des transports du Canada voulant que le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* soit modifié pour tenir compte des exigences accrues à l'égard des dispenses de pilotage obligatoire pour les navires canadiens dans la région des Grands Lacs. Le ministre des Transports a demandé à l'Administration d'effectuer une analyse des risques liés à cette question et d'élaborer des modifications en réponse aux résultats de cette analyse.

L'analyse a été faite et les modifications proposées sont en voie d'être publiées dans la Partie I de la Gazette du Canada. L'Administration prévoit que la publication se fera en 2005, ce qui l'obligera de prendre des mesures importantes sur les plans financier et opérationnel pour assurer la mise en oeuvre des modifications en vue de la saison de navigation de 2006. Les modifications permettront à la plupart des officiers canadiens de piloter leurs navires dans la région des Grands Lacs une fois qu'ils auront obtenu un certificat de pilotage. Un certificat de pilotage leur sera délivré à condition que ces officiers démontrent qu'ils possèdent les qualifications et l'expérience requises pour conduire leur navire en toute sécurité dans la région. Le système actuel n'oblige pas ces officiers de faire preuve de leurs connaissances ou de leurs compétences pour naviguer dans les eaux des Grands Lacs. L'objectif principal de l'Administration en 2005 sera de mettre en œuvre, de façon efficace et rentable, le système proposé de certification des pilotes.

À plus long terme, l'Administration, en consultation avec les usagers, évaluera le besoin de munir chaque pilote d'un ordinateur portable afin de rehausser l'efficacité et la sécurité de la navigation dans les Grands Lacs. Ce programme d'une valeur d'un million de dollars sera financé par les usagers et sera probablement mis en place sur une période de deux ans.

Les exigences actuelles du Conseil du Trésor en ce qui concerne les vérifications internes obligeront l'Administration d'examiner toutes ses principales fonctions opérationnelles ainsi que les risques qui leur sont associés. Cet examen a été entamé et se poursuivra pendant la période de planification, un premier rapport devant être publié au printemps 2005. L'Administration examinera les résultats présentés dans ce rapport sur la vérification interne et établira un plan d'action pour la mise en œuvre de toutes les recommandations. Cette mise en oeuvre débutera à la fin de 2005 et se poursuivra en 2006.

L'Administration n'entend faire aucune acquisition majeure en 2005 et prévoit un budget d'exploitation excédentaire cette année. Une fois qu'elle aura rétabli un budget excédentaire, l'Administration procédera à la création d'une réserve financière pour l'avenir.

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, constituée en société à responsabilité limitée en mai 1972 et maintenue en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Jusqu'au 1er octobre 1998, elle exerçait son activité sous le nom d'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. Conformément à la *Loi maritime du Canada* qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, elle a acquis le nom d=Administration de pilotage des Grands Lacs et est réputée avoir été établie en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État et est désignée à l'annexe III, première partie, de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a amorcé un processus visant à abandonner sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Les buts de l'Administration sont d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace dans les eaux canadiennes désignées. La *Loi sur le pilotage* énonce que les tarifs doivent être justes, raisonnables et suffisants de manière à permettre à l'Administration, avec tout revenu provenant d'autres sources, d'assurer son autonomie financière.

L'Administration est exempte du paiement d'impôts sur le revenu.

L'Administration n'est pas un mandataire de Sa Majesté.

Le président de l'Administration est nommé par décret du Gouverneur en conseil, sous la recommandation du ministre des Transports. Le directeur général est sélectionné par le conseil d'administration et nommé par décret du Gouverneur en conseil avec la recommandation du ministre des Transports. Le directeur général assure la direction de l=Administration et a pleine autorité sur ses activités.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;

2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;

3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;

4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

X dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;

X promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;

X fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l=autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;

X être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces d'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué à l'aide de bateaux-pilotes obtenus par contrat et de services de répartition, ces deux interventions étant contrôlées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall, Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la United

States Seaway Development Corporation, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région; la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation; la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- X la circonscription de Cornwall
- X la circonscription internationale n° 1
- X le lac Ontario
- X la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- X la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- X le Port de Churchill, Manitoba

L'EXAMEN DE L=OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA (OTC) SUR LE PILOTAGE - PLAN D=ACTION

HISTORIQUE

La *Loi maritime du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, exigeait que le ministre des Transports, en consultation avec les administrations de pilotage canadiennes, leurs usagers et les autres personnes touchées par les services de pilotage au Canada, effectue un examen du processus de délivrance de brevets et de certificats de pilotage pour les capitaines et officiers, les exigences de formation et de délivrance de brevets et certificats pour les pilotes, la désignation des zones de pilotage obligatoires et les mesures prises en matière d'autonomie financière et de réduction des coûts par toutes les administrations. Une fois cet examen terminé, le Ministre devait préparer un rapport pour la Chambre des Communes dans l'année suivant l'entrée en vigueur de la LMC.

Le Ministre a demandé à l'Office des transports du Canada (O.T.C.) d'entreprendre cet examen et a depuis fait parvenir son rapport au Parlement.

RECOMMANDATIONS SELON L=ORDRE DE PRIORITÉ ET L=ÉTAT DES MESURES PRISES PAR L=APGL

Les recommandations suivantes ont été présentées dans la lettre du ministre des Transports adressée au président de l=Administration le 15 novembre 1999, et correspondent spécifiquement aux recommandations de l=O.T.C. telles que présentées dans son rapport au Parlement intitulé * Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens +.

1. Recommandation n° 1 du Ministre
   Recommandation n° 1 de l=O.T.C.

Chaque administration est tenue d=adopter une méthode de gestion des risques de pilotage pour désigner ou réévaluer les zones de pilotage obligatoire. En outre, chacune est tenue de publier un règlement stipulant que la révision des facteurs et des conditions relatifs à la désignation d'une zone de pilotage obligatoire doit avoir lieu tous les cinq ans.

Transports Canada a établi une méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP) que les quatre administrations de pilotage canadiennes doivent suivre lors de l'examen des zones de pilotage obligatoire. L'APGL a entrepris son premier examen et prévoit l'achever d'ici l'automne 2004.

2. Recommandation n° 4 du Ministre
Recommandation n° 9 de l=O.T.C.

Les administrations sont tenues d=élaborer et de mettre en oeuvre un système équitable et raisonnable en vue d=évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Ces évaluations devront être effectuées à des intervalles réguliers, au moins tous les cinq ans.

Le processus de conception d'un système d'évaluation des compétences et de la qualité des services des pilotes a été mis au point. Trente-six (36) pilotes ont fait l=objet du processus d=évaluation. Ce processus a été entrepris avec l'entière collaboration des pilotes.

3. Recommandation n° 5 du Ministère
Recommandation n° 15 de l=O.T.C.

Le *Règlement de l=Administration de pilotage des Grands Lacs* devra être modifié afin de resserrer les conditions permettant de dispenser des navires du pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs.

L=O.T.C. recommande de modifier comme suit le *Règlement de l=Administration de pilotage des Grands Lacs* :

X ajouter une exigence selon laquelle il doit y avoir au moins deux officiers qualifiés à bord d=un navire se déplaçant dans une zone de pilotage obligatoire, l=un étant le capitaine et l=autre un officier de passerelle ayant qualité de premier officier de pont;

X augmenter le nombre minimal de trajets requis dans la zone de pilotage obligatoire, tant de la part du capitaine que de l=officier de quart à la passerelle, à quinze trajets effectués sur une période de trois ans, dont cinq au cours des douze mois précédant la demande de dispense;

X ajouter le critère selon lequel tant le capitaine que l=officier de quart à la passerelle qui ont présenté une demande de dispense doivent montrer qu=ils étaient sur la passerelle durant chacun des quinze voyages exigés et fournir, à la demande de l=Administration, des preuves à cet effet;

X ajouter une exigence selon laquelle tant le capitaine que l=officier de passerelle qui ont présenté une demande de dispense ont reçu une formation en navigation maritime approuvée par l=Administration;

X en outre, modifier le *Règlement de l=Administration de pilotage des Grands Lacs* en y ajoutant une disposition qui permettrait à l=Administration de révoquer une dispense du pilotage obligatoire si elle juge que la conduite du navire pourrait

représenter une menace à la sécurité de la navigation. Cette disposition devrait exiger de l=Administration qu=elle fournisse les motifs de la révocation.

En avril 2000, le ministre des Transports a approuvé le plan d'action de l'Administration dans lequel elle proposait un échéancier pour régler la question des dispenses. L'Administration a rencontré tous les intervenants avant décembre 2000 et, en avril 2001, a reçu du ministre des Transports des directives pour l'application d'une Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP) officielle pour régler la question de l'octroi de dispenses du pilotage obligatoire aux navires canadiens empruntant le bassin des Grands Lacs.

Le rapport sur les risques du pilotage a été soumis au conseil d'administration de l'APGL en mars 2002. Depuis, nous avons procédé à une longue consultation des intervenants, et certaines recommandations originales ont été modifiées en réponse aux enjeux identifiés par l'industrie du transport maritime. Le conseil d'administration de l'APGL a approuvé ces changements en février 2003 – sous réserve de leur examen par Transports Canada.

Le ministre des Transports a répondu aux nouvelles propositions en juillet 2003. Il a souligné que les processus d'évaluation des pilotes et d'autorisation n'étaient pas conformes à la *Loi sur le pilotage*. Il a également suggéré que le conseil prennent des mesures appropriées pour appliquer les dispositions spécifiques de la *Loi sur le pilotage* portant sur la certification des pilotes comme moyen d'évaluer correctement les habiletés d'un candidat de même que sa connaissance des eaux de la zone de pilotage obligatoire. En outre, le Ministre a indiqué que l'APGL devrait rendre possible l'évaluation indépendante des candidats au certificat de pilotage par un comité d'examen présidé par un représentant de l'APGL.

À la suite de nouvelles discussions avec les représentants de l'industrie, la direction de l'APGL a soumis un nouvel ensemble de recommandations au conseil d'administration. La plupart des changements antérieurs sont demeurés intacts. Toutefois, les importants domaines de l'évaluation et de la délivrance des certificats de pilotage ont été modifiés suivant les conseils du Ministre. Le conseil d'administration de l'APGL a approuvé le plan révisé le 10 septembre 2003.

Cette première application de la MGRP a exigé énormément de temps, mais les modifications proposées au *Règlement de l'Administration de pilotage des Grands Lacs* viendront raffermir les politiques et pratiques de cette dernière en matière d'exemption et rehausseront le niveau de sécurité de la navigation dans le réseau des Grands Lacs. L'Administration a l'intention de publier les changements apportés au *Règlement de pilotage des Grands Lacs* dans la Partie I de la *Gazette du Canada* d'ici la fin de l'automne 2004.

4. Recommandation n° 6 du Ministre
Recommandation n° 16 de l=O.T.C.

Le Ministre recommande que l=Administration, de concert avec les pilotes et toutes les parties concernées qui ont des intérêts légitimes dans le pilotage, examine périodiquement tous les aspects de ses opérations, et qu=elle rende compte au ministre des Transports, dans son rapport annuel, des mesures précises qu=elle a prises pour augmenter l=efficacité des services et réduire les coûts. Bien qu=une somme de travail considérable ait été abattue à cette égard, cet examen

devrait constituer un objectif permanent.

L=Administration a fourni dans son rapport annuel de 1999 et dans les rapports annuels subséquents, une liste des activités entreprises et des progrès accomplis pour réduire les coûts et augmenter l=efficacité des services. Ces activités seront incluses dans *le Plan stratégique* de l=Administration et l=Entente sur la responsabilité en matière de gestion financière.

L=Administration a convoqué toutes les parties concernées qui ont des intérêts légitimes dans le pilotage, y compris la Fédération maritime du Canada, à des réunions officielles annuelles ayant pour but de discuter des mesures à prendre pour réduire les coûts et d=autres activités semblables.

5. Recommandation n° 7 du Ministère
Recommandation n° 18 de l=O.T.C.

Le Ministre exige que l=Administration procède à des consultations périodiques auprès des parties concernées au sujet des questions financières, opérationnelles et de planification et qu=elle
explique dans son rapport annuel au Parlement, son plan de consultation et la mise en oeuvre de ce plan.

En réponse à la recommandation ci-dessus, l=Administration compte offrir aux utilisateurs, dans le cadre des réunions annuelles, l=occasion de discuter de questions financières et opérationnelles. Ce processus a débuté à l=été 2000. Tous les résultats et les conclusions découlant de ces réunions ont été présentés dans le rapport annuel 2000 et seront dorénavant présentés dans chaque rapport annuel.

6. Recommandation n° 9 du Ministre
Recommandation n° 20 de l=O.T.C.

Le Ministre recommande que l=Administration de pilotage des Grands Lacs élabore une méthode structurée de traitement des plaintes et rende compte de sa mise en oeuvre dans son rapport annuel 2000.

Comme pour la recommandation n° 2 dans le présent rapport (demandes d=exemption), l=Administration a préparé un formulaire sur lequel doivent être fournis tous les renseignements pertinents relatifs à une plainte. Les plaintes sont numérotées et présentées dans le rapport annuel. Cette recommandation a été mise en oeuvre avant l=été 2000 et les résultats ont été présentés dans le rapport annuel 2000.

7. Recommandation n° 8 du Ministre
Recommandation n° 19 de l=O.T.C.

Le Ministre exige que l=APGL et l=industrie du transport maritime élaborent un système permettant la diffusion rapide de renseignements pratiques sur les incidents mineurs.

L=Administration et l'industrie ont discuté de cette recommandation et n'ont pas encore mis au point un système officiel. L'Administration rendra compte des progrès accomplis à ce chapitre dans son rapport annuel de 2004.

8. Recommandation n° 3 du Ministre
Recommandation n° 8 de l=O.T.C.

L=Administration doit dorénavant indiquer dans son rapport annuel l=état du bassin de candidats pilotes qualifiés.

L=Administration a inclus dans son Rapport annuel de 1999, et inclura dans ses rapports annuels subséquents, les renseignements concernant le bassin de candidats pilotes qualifiés. Ces renseignements seront obtenus de diverses façons, entre autres des discussions avec l=industrie de la navigation maritime et les représentants du Collège maritime canadien.

9. Recommandation n° 2 du Ministre
Recommandation n° 3 de l=O.T.C.

L=Administration doit, pour des raisons de transparence, fournir les raisons qui justifient tout rejet d=une demande de dispense.

L=Administration a mis en place un système qui met en oeuvre la recommandation ci-dessus. Un questionnaire a été préparé afin de recueillir les renseignements pertinents avant que l=Administration n=accorde une dispense. Les réponses données aux utilisateurs ayant soumis une demande de dispense devront être documentées et confirmées par courriel ou télécopieur puis classées dans les dossiers de l=Administration.

Ces mesures ont été prises au printemps 2000 et l=Administration rendra compte des résultats dans son rapport annuel.

10. Recommandation n° 10 du Ministre

La dernière recommandation de l=examen exige que chaque Administration soumette au ministre des Transports, dans les six mois ou au plus tard le 15 mai 2000, un plan qui énoncera, en ordre de priorité, la mise en oeuvre proposée et la date prévue d=exécution complète de toutes ces recommandations.

L=Administration s=est conformée à cette recommandation et a procédé à la mise en oeuvre des changements pour satisfaire aux exigences de l=O.T.C.

HYPOTHÈSES UTILISÉES DANS L'ÉLABORATION DU PLAN D'ENTREPRISE

VOLUME DE TRAFIC

Le service de pilotage est maintenant offert presque uniquement aux navires transocéaniques bien que, depuis cinq, on ait remarqué une utilisation plus régulière des services de pilote chez les pétroliers canadiens. Depuis le début des années 1980, le nombre d'affectations de pilote n'a cessé de diminuer. Cette tendance à la baisse a été contrée grâce à des augmentations du nombre d=affectations de 8 p. 100 en 1993 par rapport à 1992 et de 42 p. 100 en 1994 par rapport à 1993. Le niveau de trafic en 1995 a diminué de 21 p. 100 par rapport à 1994, tandis que celui de 1996 a augmenté de 13 p. 100 par rapport à 1995 et celui de 1997, de 4 p. 100 par rapport à 1996. Pour des raisons inhabituelles et inattendues, le volume de trafic en 1998 a dépassé de 26 p. 100 celui de 1997. Du fait que la menace d'une loi sur les quotas et de pénalités tarifaires d'importation planait sur les importations d'acier, un volume élevé d'acier est entré dans les Grands Lacs avant l'adoption des mesures proposées. La suite des événements a depuis confirmé que les propositions visant à limiter l'importation d'acier ne se sont jamais concrétisées et ont occasionné, de fait, une plus grande importation d'acier. Les affectations canadiennes ont été anormalement plus élevées en 1998 étant donné que deux des circonscriptions internationales ne disposaient pas d'un nombre suffisant de pilotes américains pour leurs affectations respectives, d'où le recours aux pilotes canadiens pour assumer l'excédent de trafic. En 1999, les États-Unis ont accru le nombre de pilotes de sorte qu'ils peuvent maintenant satisfaire à la demande.

L'importation d'acier et l'exportation de céréales devraient se maintenir aux niveaux de 2002 pendant le reste de 2004 ainsi qu=en 2005 et au-delà. Le volume de trafic de 2004 était 11% plus de 2003.

Le volume de trafic maritime au cours de la période de planification dépendra largement de l=exportation de céréales et du mouvement de l'acier dans les ports des Grands Lacs. Le niveau de trafic depuis le canal Welland jusqu'aux ports des lacs supérieurs constitue un facteur important dans la production de revenus.

Le nombre d'affectations prévu pour 2005 et le reste de la période de planification est de 6 550. Or, il est à noter que la taille et la destination des navires sont également des indicateurs de revenus et peuvent également avoir une incidence sur les revenus. Un total de 6 628 affectations on été effectués en 2004.

	1998 résultats réels	1999 résultats réels	2000 résultats réels	2001 résultats réels	2002 résultats réels	2003 résultats réels	2004 résultats réels	2005-2009 planifié
Affectations	9 085	8 108	8 605	7 158	6 847	5 943	6 628	6 550
Variation en pourcentage	+26 %	-10 %	+6 %	-17%	-4%	-13%	+11%	-1%

NIVEAUX TARIFAIRES

Tableau sommaire des modifications tarifaires

Résultats réels											Planifiés
1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005-2009
0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	[1] -5 %	[2] -5 %	0 %	[3] +4%	[4] +7,5%	[5] +15%	[6]

[1] Réduction de 5 p. 100 appliquée aux secteurs canadiens.

[2] Nouvelle réduction de 5 p. 100 dans la seconde année.

[3] Hausse tarifaire globale de 3 p. 100 (hausse appliquée aux circ. de Cornwall et du lac Ontario) en mars 2002 et une hausse additionnelle de 1 p. 100 en novembre 2002 (hausse appliquée à la circ. internationale n° 2).

[4] Hausse tarifaire globales de 3 p. 100 en 2003 (hausses appliquées aux circ. de Cornwall et du lac Ontario) en mars 2003 et nouvelle hausse tarifaire globale de 4,5 p. 100 en juillet 2003.

[5] Hausse tarifaire globale de 8 p. 100 en avril 2004 et hausse tarifaire globale de 7 p. 100 en septembre 2004.

[6] Hausse globale de 5,5 % en 2005 et une hausse globale de 2,5 % par année de 2006 à 2009.

Tableau sommaire de l=inflation
selon l'Indice des prix à la consommation

											Estimation
1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005-2009
2,5%	1,8 %	2,1 %	1,3 %	1,3 %	1,4 %	1,8 %	1,6 %	2,7%	2,0%	2,2%	2,0%

Note : Les résultats réels proviennent de Statistiques Canada et les prévisions, d=un observateur de la Banque canadienne impériale de commerce.

AUGMENTATIONS SALARIALES

L'Administration a renouvelé les quatre conventions collectives de pilotes. Les conventions ratifiées, qui seront en vigueur pour une période de cinq ans prenant fin le 31 mars 2007, prévoient des augmentations salariales moyennes de 2,25 p. 100. Le plan d'entreprise est préparé en fonction des conventions collectives avec les pilotes pour les hausses salariales accordées aux pilotes et en fonction du coût de la vie pour les hausses salariales accordées aux cadres.

La convention collective conclue avec l'Alliance de la fonction publique du Canada, qui comprend le personnel de bureau et les répartiteurs, a cessé d'être en vigueur le 30 juin 2003. L'Administration a décidé de procéder aux négociations avec ce groupe une fois que les négociations avec les pilotes seraient terminées. L'Administration prévoit à son budget des hausses salariales fondées sur le coût de la vie pour ce groupe d'employés.

NOMBRE DE PILOTES

Dans le domaine de la navigation maritime, les navires vont et viennent dans le réseau de façon imprévue, dans des conditions météorologiques et ambiantes parfois mauvaises. Il faut donc une infrastructure qui puisse assurer la sécurité, fournir des pilotes sur demande (même aux navires dispensés du pilotage obligatoire) et faire face aux flux de trafic irréguliers. Toutefois, l'Administration ne pourra peut-être pas assurer ce service à l'avenir puisque son objectif d'autonomie financière ne lui permet pas d'embaucher des pilotes supplémentaires pour contrebalancer les augmentations soudaines et temporaires du volume de trafic.

L'Administration croit que le nombre de pilotes établi en 2004 permettra de desservir le trafic prévu pour la période allant de 2005 à 2009. Ce nombre a été réduit de six (6) en 2003, soit une réduction de 9 p. 100 par rapport à 2001. Le nombre de pilotes est resté le même en 2004. Pour la période de planification de 2005-2009, le nombre de pilotes sera maintenu au niveau de 2004. Durant les périodes de pointe isolées, les demandes en pilote ne peuvent être satisfaites, ce qui entraîne des retards pour la navigation. Comme elles l=ont fait depuis 1994, l'Administration et l'industrie maritime doivent accepter que se produisent certains retards puisque les coûts associés à l'élimination de tous les retards risqueraient d'être considérables.

RESTRUCTURATION OPÉRATIONNELLE MAJEURE

En août 2003, l'Administration a annoncé qu'elle procédait à une restructuration majeure de ses fonctions de répartition et d'exploitation. L'APGL faisait la répartition de ses pilotes à partir de deux centres des opérations. À compter de 2004, cela s'effectue à partir d'un seul emplacement à Cornwall, Ontario, toutes les opérations ayant pris fin au bureau de Port Weller. La restructuration n'aura aucun impact négatif sur le fonctionnement de l'Administration; en fait, cela lui permettra de prendre de meilleures décisions quant à la répartition des pilotes. L'Administration supprimera trois postes au niveau des opérations, ce qui lui permettra d'économiser 150 000 $ dès la première année. Il se peut qu'elle procède à d'autres réductions à l'avenir, une fois que le regroupement sera terminé et qu'il y aura synergie.

AUTRES FACTEURS

(i) L'Administration continuera d'examiner ses frais d'exploitation et, dans la mesure du possible, réduira ses dépenses, comme elle l'a fait dans le passé. Elle examinera le nombre de pilotes en fonction de la demande et ne recrutera d'autres pilotes que lorsqu'il sera évident qu'une augmentation du volume de trafic est susceptible de se maintenir.

(ii) L'état des résultats pour la période de planification est basé sur une saison de navigation qui n'excédera pas une moyenne de 270 jours.

(iii) Il est difficile de faire des prévisions inflationnistes vu l=incertitude des événements futurs et le rythme auquel l=inflation se répercute sur les frais d=exploitation. L=Administration préparera le plan quinquennal en se basant sur un indice moyen du coût de la vie de 2 p. 100. Il s=agit d=une estimation prudente, la meilleure que l=on puisse faire à ce moment-ci.

POLITIQUES FINANCIÈRES

Le paragraphe 33 (3) de la *Loi sur le pilotage* exige que l'Administration établisse des tarifs qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, lui procureront un revenu suffisant pour assurer son autonomie financière.

Ce même paragraphe exige aussi que les tarifs des droits de pilotage soient justes et raisonnables.

Lorsqu'il n'est pas possible de concilier ces deux exigences, l'Administration veut,

conformément à sa politique, que la priorité soit accordée au principe des tarifs justes et raisonnables. Même si elle s'est fixé comme but l'autonomie financière, elle n'entend pas l'atteindre nécessairement chaque année (ou chaque période) aux dépens du principe des tarifs * justes et raisonnables +.

Son surplus de fonds a permis à l=Administration d=assurer son autonomie financière tout en établissant des tarifs justes et raisonnables. Elle n=aura donc pas à compter sur les fonds publics, dont l=élimination a été réalisée par une décision de principe de Transports Canada et par l'adoption de la *Loi maritime du Canada*. Au cours des onze dernières années, l'Administration a été en mesure de limiter les hausses tarifaires à un taux se rapprochant de celui de l'inflation.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE MODIFIÉ

BILAN

(en milliers)

	REEL 2003	REEL 2004	PREVISION 2005	PREVISION 2006	PREVISION 2007	PREVISION 2008	PREVISION 2009
ACTIF							
ACTIF COURANT							
CAISSE ET PLACEMENTS	970 $	1,868 $	976 $	1,026 $	963 $	993 $	1,017 $
COMPTES DEBITEURS	3,020	2,549	2,600	2,700	2,800	2,900	3,000
	3,990	4,417	3,576	3,726	3,763	3,893	4,017
PLACEMENTS À LONG TERME							
PLACEMENTS À LONG TERME	920	-	-	-	-	-	-
PLACEMENTS - PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI	933	-	533	1,033	1,733	2,433	3,233
	1,853	-	533	1,033	1,733	2,433	3,233
BIENS IMMOBILISÉS	1,003	1,038	1,113	1,199	1,263	1,339	1,413
MOINS : AMORTISSEMENT CUMULÉ	(803)	(882)	(945)	(1,005)	(1,065)	(1,125)	(1,185)
	200	156	168	183	198	213	228
TOTAL DE L'ACTIF	6,043 $	4,573 $	4,277 $	4,942 $	5,694 $	6,539 $	7,478 $
PASSIF							
COMPTES CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER	4,151 $	4,673 $	4,090 $	4,180 $	4,270 $	4,360 $	4,450 $
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	2,886	2,978	3,158	3,348	3,549	3,763	3,983
TOTAL DU PASSIF	7,037	7,651	7,248	7,528	7,818	8,123	8,433
AVOIR DES ACTIONNAIRES							
ACTIONS ORDINAIRES	-	-	-	-	-	-	-
CAPITAL D'APPORT	82	82	82	82	82	82	82
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS	(1,076)	(3,160)	(3,053)	(2,669)	(2,206)	(1,666)	(1,037)
	(994)	(3,078)	(2,971)	(2,586)	(2,124)	(1,584)	(955)
TOTAL DU PASSIF ET DE L'AVOIR	6,043 $	4,573 $	4,277 $	4,942 $	5,694 $	6,539 $	7,478 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE MODIFIÉ

STATISTIQUES ET INDICATEURS DE RENDEMENT

(en milliers)

	RÉSULTATS RÉELS 2003	RÉSULTATS RÉELS 2004	PRÉVISION 2005	2006	2007	2008	2009
RÉSUMÉ D'EXPLOITATION							
REVENUS TOTAUX	11,305 $	13,509 $	15,570 $	15,610 $	16,010 $	16,415 $	16,830 $
SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX - PILOTES	9,846	11,249	11,149	10,715	10,955	11,200	11,450
SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX - EXPLOITATION	991	967	732	865	885	905	925
FRAIS DE DÉPLACEMENT DES PILOTES	1,183	1,377	1,328	1,360	1,390	1,420	1,450
BATEAUX-PILOTES	449	577	577	495	505	515	525
AUTRES FRAIS DIRECTS	622	462	587	670	680	690	695
TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION	12,771	14,532	14,373	14,105	14,415	14,730	15,045
MARGE D'EXPLOITATION	(1,386)	(943)	1,197	1,505	1,595	1,685	1,785
DÉPENSES ADMINISTRATIVES	1,253	1,136	1,105	1,120	1,133	1,145	1,156
PROFIT NET (PERTE)	(2,639) $	(2,087) $	107 $	385 $	462 $	540 $	629 $
STATISTIQUES							
NOMBRE TOTAL D'AFFECTATIONS	5,943	8,628	6,550	6,550	6,550	6,550	6,550
HEURES EN MOYENNE SUR LA PASSERELLE PAR AFFECTATION	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2
NOMBRE TOTAL D'HEURES SUR LA PASSERELLE	48,733	64,350	53,710	53,710	53,710	53,710	53,710
NOMBRE DE PILOTES (MOYENNE)	62.5	62.5	62	62	62	62	62
AFFECTATIONS SANS ACCIDENT	99.5%	99.5%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
NOMBRE MOYEN D'AFFECTATIONS PAR PILOTE	95	106	106	106	106	106	106
INDICATEURS DE RENDEMENT							
ADMINISTRATION EN POURCENTAGE DU :							
(i) TOTAL DES FRAIS	9.9%	7.2%	7.1%	7.4%	7.3%	7.2%	7.1%
(ii) TOTAL DES REVENUS	11.0%	8.4%	7.1%	7.2%	7.1%	7.0%	6.9%
REVENUS PAR AFFECTATION	1,916 $	2,060 $	2,377 $	2,383 $	2,444 $	2,506 $	2,569 $
FRAIS D'EXPLOITATION PAR AFFECTATION	2,149 $	2,183 $	2,194 $	2,153 $	2,201 $	2,249 $	2,297 $
MARGE BRUTE PAR AFFECTATION	(233)	(142)	183	230	244	257	273
PROFIT PAR AFFECTATION	(444) $	(314) $	16 $	59 $	71 $	82 $	96 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE MODIFIÉ

(en milliers)

	RÉEL 2003	RÉEL 2004	PRÉVISION 2005	PRÉVISION 2006	PRÉVISION 2007	PRÉVISION 2008	PRÉVISION 2009
RECETTES							
DROITS DE PILOTAGE	11,171 $	13,403 $	15,464 $	15,500 $	15,890 $	16,285 $	16,690 $
PLACEMENTS	127	105	25	35	45	55	65
DIVERS	87	81	81	75	75	75	75
TOTAL	11,385 $	13,589 $	15,570 $	15,610 $	16,010 $	16,415 $	16,830 $
DÉPENSES							
SALAIRES - PILOTES	8,038 $	9,562 $	9,562 $	9,200 $	9,405 $	9,615 $	9,830 $
AVANTAGES SOCIAUX - PILOTES	1,606	1,687	1,687	1,515	1,550	1,586	1,620
SALAIRES - EXPLOITATION	712	709	600	680	695	710	725
AVANTAGES SOCIAUX - EXPLOITATION	179	158	132	195	190	195	200
FRAIS DE DÉPLACEMENT	840	999	950	990	1,010	1,030	1,050
BATEAUX-PILOTES	449	577	577	495	505	515	525
TRANSPORT TERRESTRE	323	378	378	370	380	390	400
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	301	175	300	330	340	350	355
PAYÉES	-	-	-	-	-	-	-
COMMUNICATIONS	52	50	50	45	45	45	45
SERVICES DE RÉPARTITION	73	64	64	95	95	95	95
SERVICES PUBLICS ET FOURNITURES	124	125	125	125	125	125	125
FORMATION	72	48	48	75	75	75	75
SUPPLÉMENT D'ASSURANCE-VIE	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	12,771 $	14,532 $	14,373 $	14,105 $	14,415 $	14,730 $	15,045 $
MARGE D'EXPLOITATION	(1,386) $	(943) $	1,197 $	1,505 $	1,595 $	1,685 $	1,785 $
DÉPENSES ADMINISTRATIVES							
SALAIRES	463 $	457 $	470 $	450 $	460 $	466 $	475 $
AVANTAGES SOCIAUX	116	111	115	110	115	117	120
SERVICES PUBLICS ET LOYER	88	60	60	90	90	90	90
EMPLOYÉS RETRAITÉS	14	14	14	10	8	8	6
JETONS DE PRÉSENCE	203	157	140	150	150	150	150
FRAIS DE DÉPLACEMENT	121	92	92	100	100	100	100
COMMUNICATIONS	14	14	14	15	15	15	15
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	39	50	50	60	60	65	65
PAYÉES	-	-	-	-	-	-	-
SERVICES PROFESSIONNELS	135	105	75	75	75	75	75
AMORTISSEMENT	82	79	60	60	60	60	60
	1,253 $	1,139 $	1,090 $	1,120 $	1,133 $	1,145 $	1,156 $
PROFIT NET (PERTE)	(2,639) $	(2,082) $	107 $	385 $	462 $	540 $	629 $

BUDGET DES IMMOBILISATIONS de 2005

Matériel de communication	5 000 $
Matériel et mobilier de bureau	5 000 $
Mise à niveau des logiciels et du matériel informatique	65 000 $
	75 000 $

Les dépenses en capital pour 2005 prévoient une sortie de fonds de 5 000 $ qui serviront à remplacer le matériel et le mobilier de bureau périmés et usés dans les bureaux de l'Administration au cours de 2005, et de 5 000 $ pour l=achat de matériel de communication. En outre, l'Administration entend dépenser au plus 65 000 $ pour acheter le matériel informatique nécessaire à la mise à niveau du matériel et des logiciels informatiques.